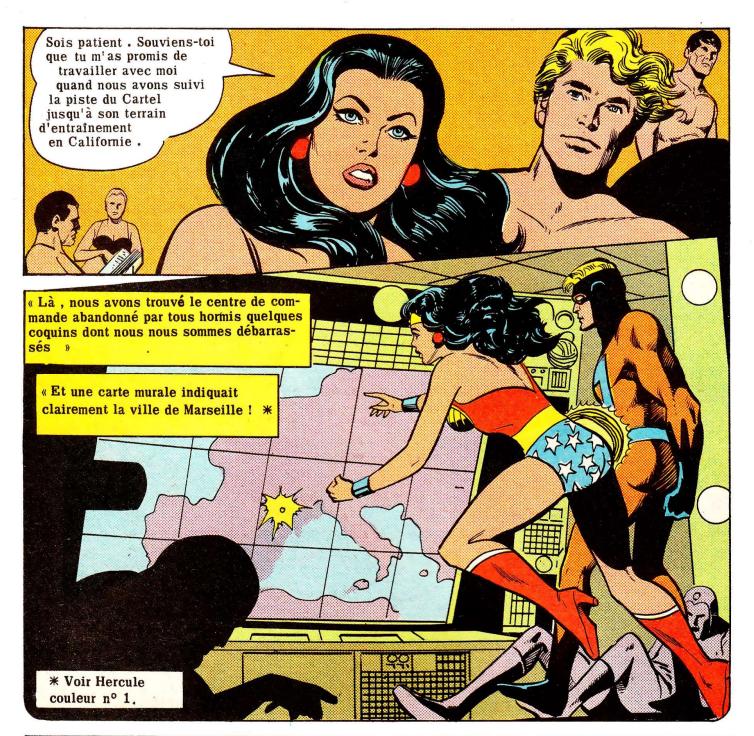




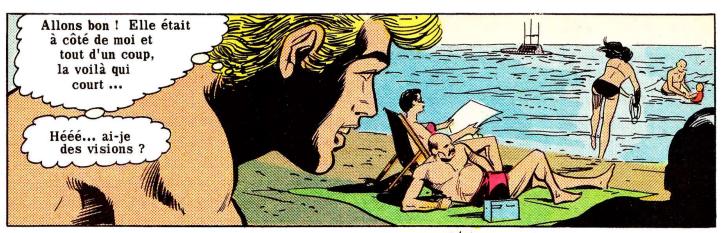


Copyright © 1983 par D. C. COMICS Inc. - Copyright © 11 - 1983 par ARÉDIT 59200 TOURCOING - Dépôt légal : 11 - 1983 - Imprimé en Italie par INTERGRAFICA Milan. Loi 49956 du 16 - 7 - 1949 sur les publications destinées à la jeunesse.

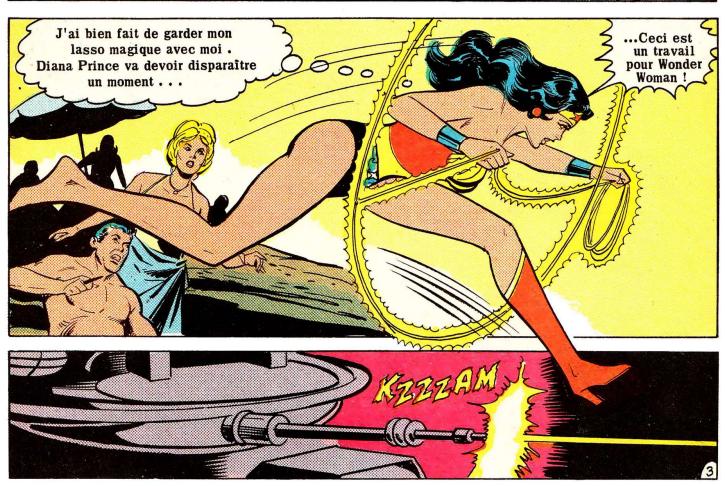


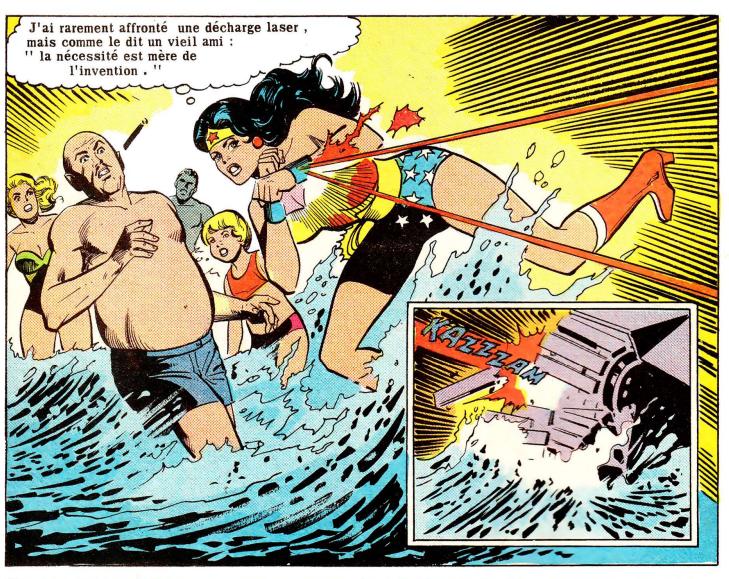


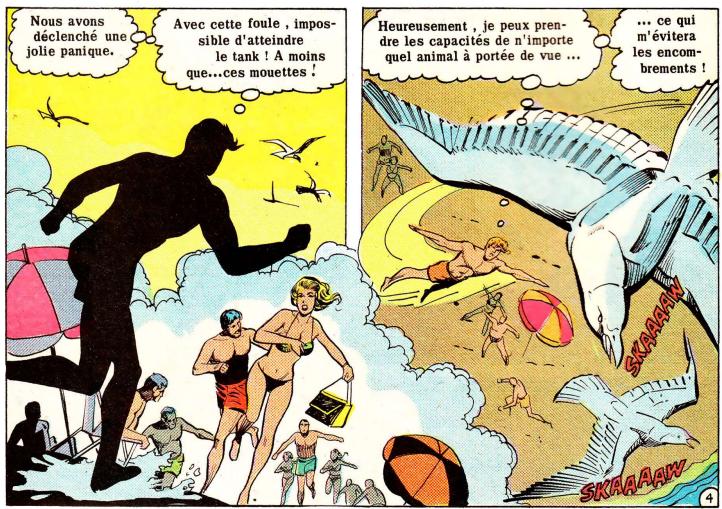














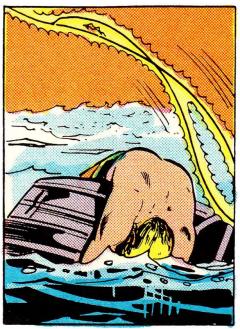












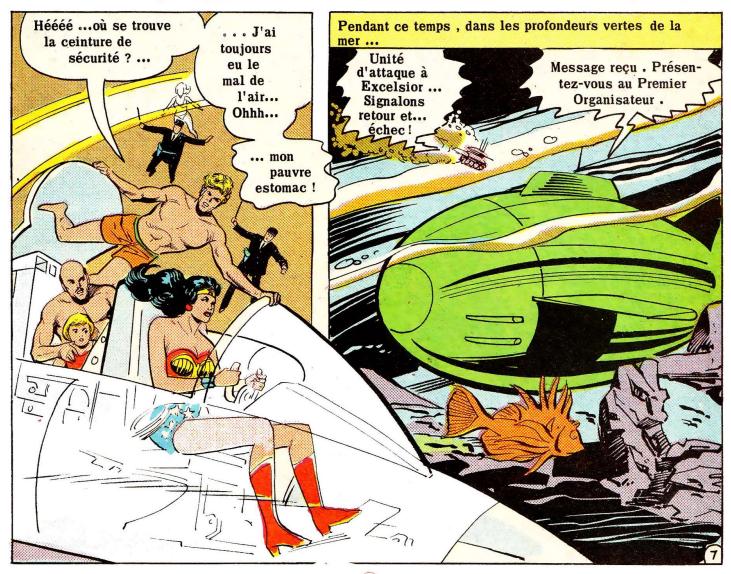










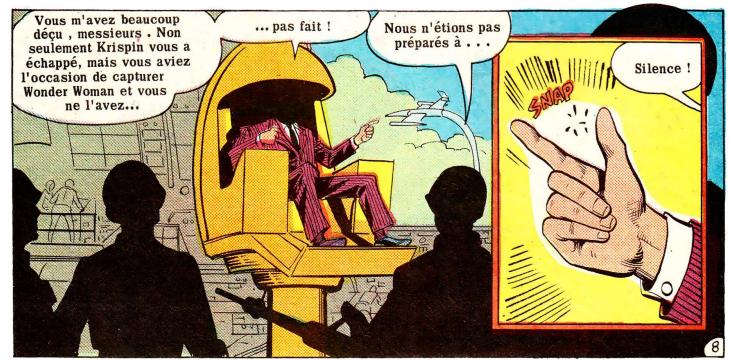






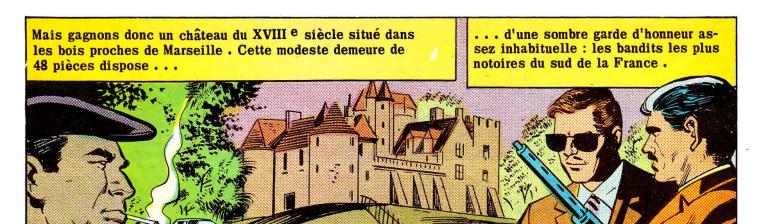




















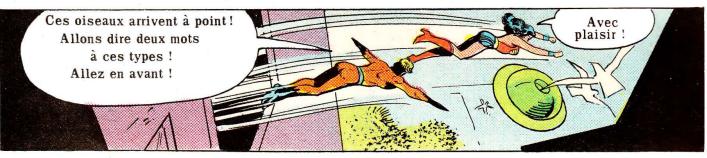


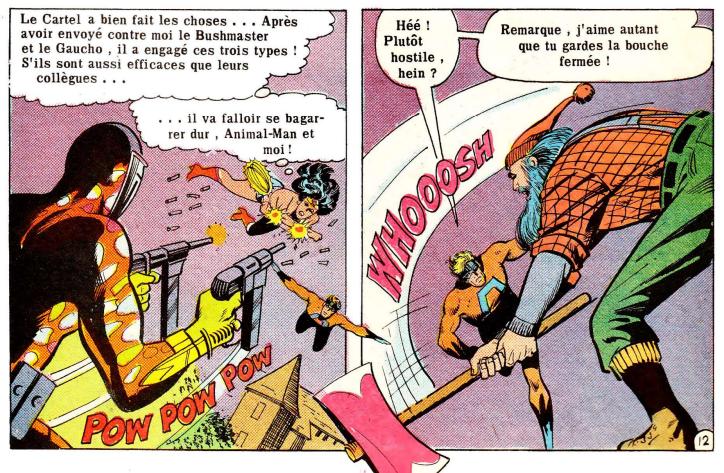


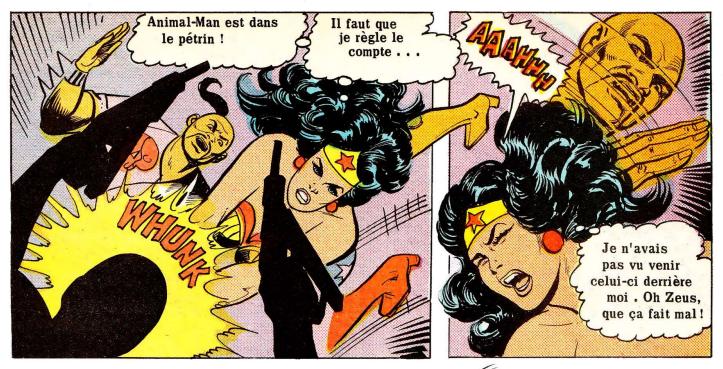


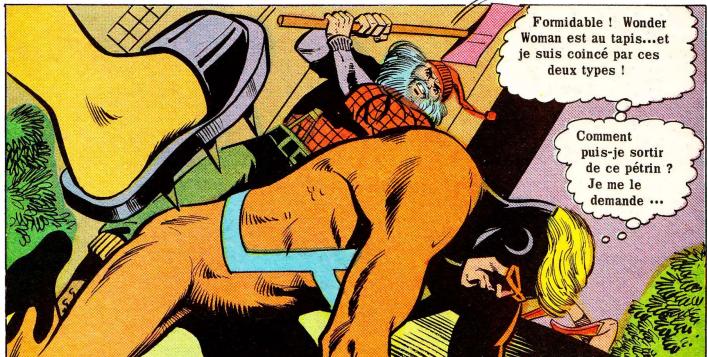














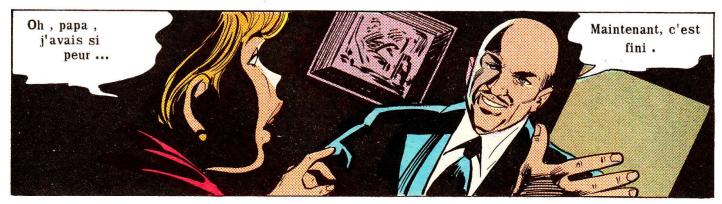


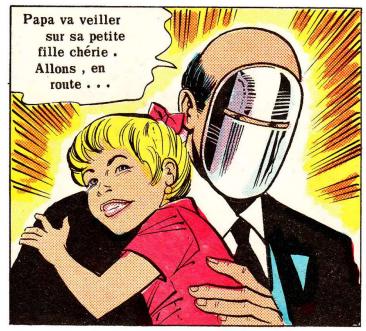


Les détonations ont cessé mais Lauren continue à se cacher dans le noir . Quand elle entend les pas se rapprocher...









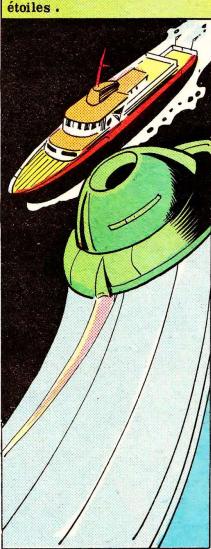
Un moment plus tard, le calme de cet après-midi provincial est rompu par un rugissement de jets. Juste comme Animal-Man montre la tête, un cri monte du château...



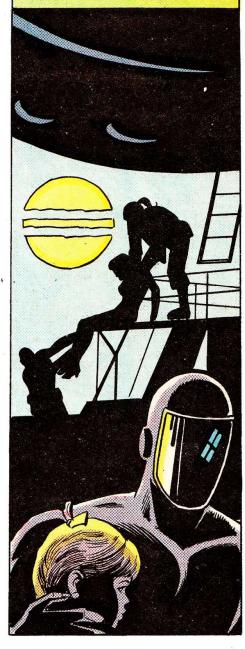


La lune joue de tous ses reflets sur la mer au sud de la France, effleurant les superstructures métalliques du yacht Excelsior...

l'hovercraft qui descend silencieusement dans la lumière des étoiles.



Deux personnes en sont descendues et transportées vers les ombres du pont inférieur.

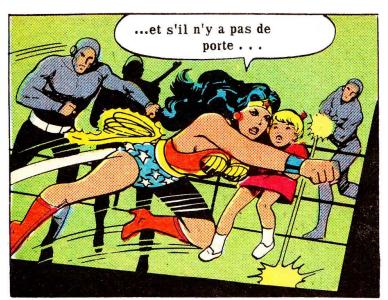




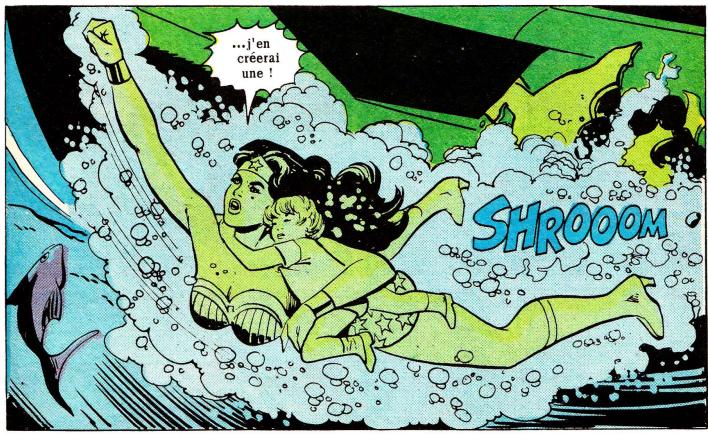
















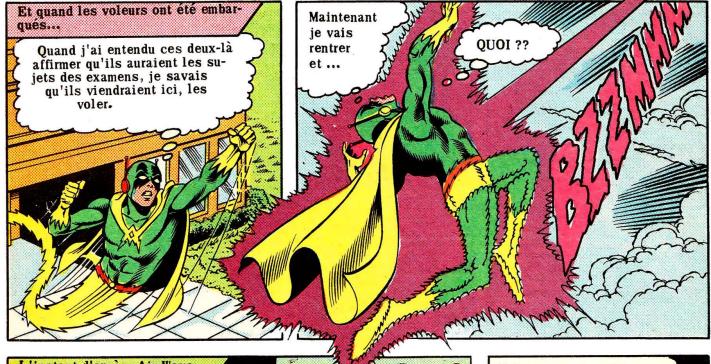






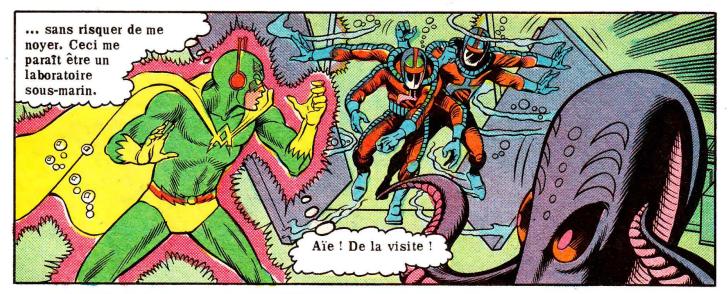


















































c'est raté!





























Enfant, Daniel Cormac s'était lié d'amitié avec les farfadets d'Irlande et il avait reçu de Maev, leur reine, une lanterne magique qui donne maintenant au jeune fermier d'étonnants pouvoirs!

TACK O LANGERIN



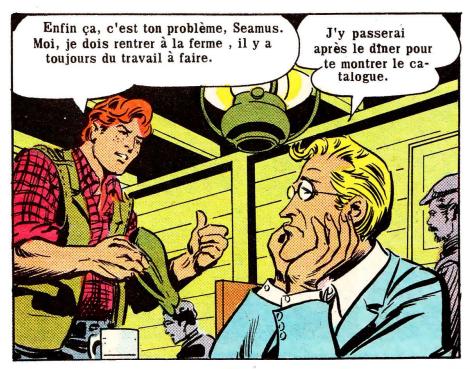
La scène se passe dans une taverne proche de la ferme Cormac. Le dîner de Daniel est interrompu par un vieil ami dont le problème personnel ne peut être résolu, semble-t-il, que par quelqu'un ayant...

BERLE BURNEY

SCÉNARIO: E. NELSON BRIDWELL - DESSINS : ROMÉO TANGHAL











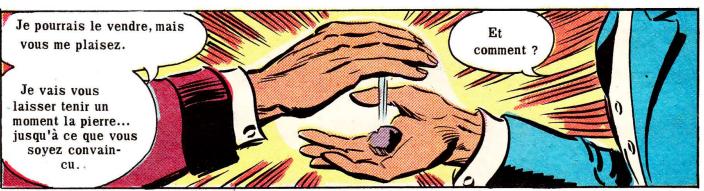












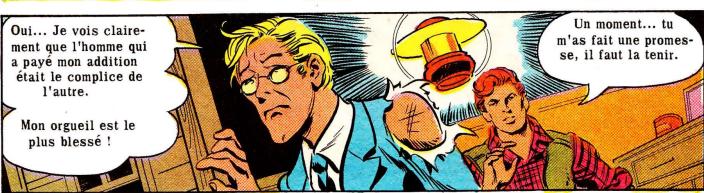




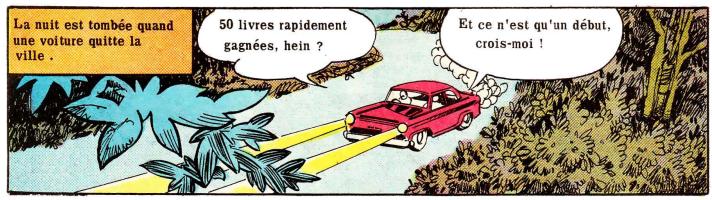






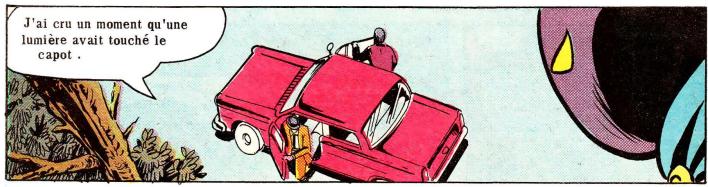




























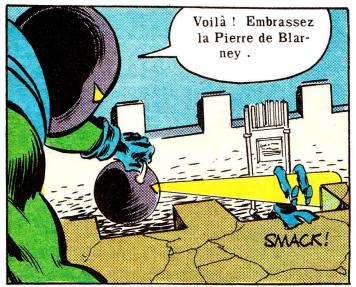








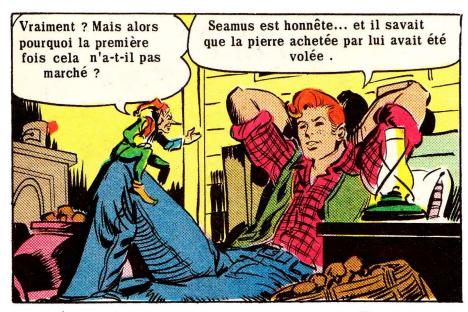
















PIERRE-LOUIS DE MAUPERTUIS

Notre planète est-elle un sphéroïde aplati aux pôles, comme le prétendent Newton et Huyghens, ou bien a-t-elle la forme ovoïde, selon les conclusions des trois Cassini?

Cette querelle de savants, touchant à la configuration de la Terre, durait depuis cinquante ans.

Pour en finir avec cette controverse, en 1736, le comte de Maurepas nomma le mathématicien Maupertuis chef d'une expédition qui devait se rendre au Pôle Nord, afin d'y mesurer un arc de méridien. D'éminents astronomes l'accompagnaient: Camus, Clairaut, l'abbé Outhier, et un dessinateur nommé Herbelet.

Qui était Pierre-Louis de Maupertuis?
Né à Saint-Malo en 1698, il était entré
dans la carrière des armes à vingt ans. Il était
lieutenant de cavalerie, à Paris, quand il fit la
connaissance du mathématicien François Nicole
qui lui enseigna les premiers théorèmes de
géométrie. Exceptionnellement doué, le jeune
officier s'y passionna, au point qu'il abandonna
l'uniforme pour se consacrer à la science. Il
progressa à pas de géant et, à vingt-cinq ans,
il était déjà membre de l'Académie des Sciences,
et correspondant de l'Académie suédoise.

La mission que lui confiait le ministre de Louis XV était extrêmement difficile et audacieuse, à l'époque, en raison de la précarité des moyens de transport et des instruments de mesure.

Pourtant le voyage s'effectua avec une rapidité remarquable, et ne dura pas plus d'un an. Ce fut une suite d'aventures inédites, tour à tour heureuses et affligeantes. La troupe atteignit d'abord Tornéa, puis parvint jusqu'à Jukasjärvi, en Laponie, où fut apposée une plaque commémorative.

Sur le plan scientifique, la mission de Maupertuis avait pleinement réussi. Ses travaux firent l'objet d'un ouvrage fameux, Voyage au Cercle Polaire, paru en 1738, dont l'exactitude des observations a été confirmée par les investigations ultérieures, et même contemporaines.

En outre, Maupertuis livrait aux futurs explorateurs des régions polaires, des rensei-

gnements précieux sur les caractères géographiques et ethnographiques de ces contrées.

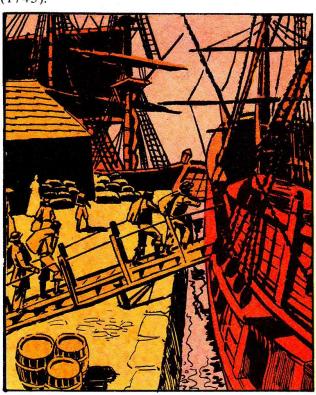
Gâté par la gloire

De retour en France, Maupertuis connut une grande popularité. Jamais aucun savant n'avait été autant fêté.

Louis XV tint à le voir; des souverains d'Europe également.

De Berlin, le Grand Frédéric II le convia en ces termes un peu emphatiques : « Vous avez appris au monde la figure de la Terre; vous apprendrez d'un roi quel est le plaisir de posséder un homme tel que vous ». Et il le nomma d'emblée président de l'Académie de Berlin.

Ayant effectué une tournée triomphale dans les grandes capitales européennes, Maupertuis revint à Paris, fut nommé conseiller royal, directeur de l'Académie des Sciences (1742), enfin membre de l'Académie française (1743).



L'an suivant, il retourna à Berlin pour présider les travaux de l'Académie, et aussi pour se marier.

En 1746, il était élu président de l'Académie suédoise.

Les dernières années de sa vie, il les passa dans une profonde affliction.

Parce qu'il était d'une nature orgueilleuse, jalouse et très susceptible, il se disputa violemment, à Berlin, avec son collègue de l'Académie, le célèbre mathématicien allemand Samuel Koenig. Celui-ci s'était permis de lui contester la découverte du fameux principe de « la moindre action ». Les milieux scientifiques d'Europe suivaient avec passion cette polémique qui semblait interminable...

Soudain, Voltaire, personnage également ombrageux entra dans le conflit, contre Maupertuis qui le supplantait dans les faveurs de Frédéric II. Il décocha à son compatriote une série de pamphlets ironiques et cruels:

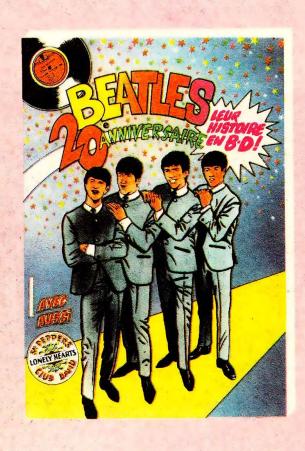
Micromégas, Diatribe du docteur Akakia, la Berlue, l'Homme aux quarante écus, la Séance mémorable, Extrait d'une lettre d'un académicien de Berlin, etc.

Le roi de Prusse se fâcha. Voltaire tomba en disgrâce et alla s'installer à Ferney.

Quant à Maupertuis, il ne se releva jamais des méchantes invectives de l'illustre auteur de *Candide*. D'autre part, sa soif insatiable d'honneurs lui avait attiré beaucoup de rivalités et d'inimitiés en France. Aussi, quand il rentra à Paris les épigrammes ne lui furentelles pas épargnées!

Meurtri dans son orgueil, accablé de sarcasmes (Voltaire n'avait pas désarmé), ne pouvant trouver la paix de l'esprit nulle part, il s'expatria.

A Bâle, de passage chez les Bernoulli, mathématiciens suisses, il y mourut le 17 juillet 1759.



DANS UN MÊME ALBUM!

l'histoire des Beatles, depuis la création du groupe jusqu'à sa séparation

la fabuleuse aventure du rock : Sgt Pepper's Lonely Hearts Club Band tirée du film avec les Bee Gees

DE LA B.D., DES DOCUMENTS, DES PHOTOS!

> PLUS DE 100 PAGES COULEURS **15 F**

UN ALBUM D'ARCHIVES A CONSERVER!

Les coulisses de l'Histoire

SCRUPULE D'EXAMINATEUR.

Le grand mathématicien Étienne Bezout (1730 - 1783) était membre de l'académie des Sciences à l'âge de vingt-huit ans. Quand il fut nommé examinateur des Gardes de la Marine, à Toulon, il avait trente-trois ans.

Ce n'était pas une charge de tout repos, car il fallait traverser la France en chaise de poste. Le voyage était terriblement long et fatigant.

A Toulon, Bezout s'aperçut qu'un des candidats ne s'était pas présenté devant lui. Il en demanda la raison : le jeune homme était alité, atteint de la petite vérole, affection contagieuse et très redoutée.

L'examinateur tint à se faire conduire au chevet du malade auquel il posa les trois questions d'usage. Celui-ci répondit convenablement et fut reçu. Bezout ne contracta pas la petite vérole. Il mourut relativement jeune, laissant, entre autres ouvrages, sa fameuse « Théorie générale des équations algébriques » qui contient le « théorème Bezout » (élimination).

DES FIANCÉS DOCILES

Alphonse Allais, mystificateur impénitent, avait lancé un canular qui amusa les Parisiens, vers la fin du siècle dernier : l'illustre chimiste Chevreul et l'actrice Suzanne Brohan avaient décidé de convoler en justes noces.

Il n'y avait là rien d'étonnant, sinon que le futur venait d'entrer dans sa centième année, et que la fiancée comptait quatrevingt-sept printemps.

La vieille dame fut la première à en rire. Et c'est elle qui eut le dernier mot, car





elle avait beaucoup d'esprit :

Eh bien ! oui, je l'avoue, il en a été question, fortement question... Hélas ! au dernier moment, tout a craqué...

Après une pause, elle larmoyait :

 Les parents n'ont pas donné leur consentement.

LE PRINCE ET SON TOUBIB

Le comportement du prince de Talleyrand à l'égard de son médecin personnel, le sieur Boudois-Lamothe, ne pouvait être celui de tout le monde. On ne saurait trouver cela étrange.

Friand de tous les ragots de la cour et de la ville, Talleyrand aimait à recevoir à sa table ce morticole bavard, riche de confidences, d'anecdotes et d'indiscrétions.

Un jour qu'il était souffrant en son hôtel de la rue Saint-Florentin, son valet de chambre lui annonça Boudois-Lamothe. Et le « Diable boiteux » lui fit cette réponse sayoureuse :

- Va et dis-lui que Son Altesse le prie

de l'excuser, mais elle ne peut le recevoir aujourd'hui...Son Altesse est malade.

PARIS FOR EVER

Frédéric II le Grand, roi de Prusse, aimait à s'entourer des hommes d'esprit les plus brillants d'Europe. Durant le souper, il leur posait des questions, embarrassantes parfois.

Que feriez-vous si vous étiez roi de
Prusse ? leur proposa-t-il un jour.

Chacun s'efforça d'être à la fois courtisan et spirituel. Quand vint son tour, le marquis d'Argens, philosophe français, ne put retenir sa franchise :

-Eh bien sire, je vendrais le royaume pour aller en manger les revenus à Paris!

PAUVRE INVENTEUR!

L'historien grec Dion Cassius relate dans son « Histoire romaine » un fait surprenant.

Devant Tibère comparut un artisan qui se flattait d'avoir réalisé le verre incas-

26

sable et flexible. Il présenta fièrement une coupe de sa fabrication, la jeta à terre plusieurs fois, sans jamais la casser.

L'invention était prodigieuse. Mais l'empereur entrevit aussitôt combien cela allait déprécier la vaisselle d'or et d'argent, perturber l'orfèvrerie.

- As-tu livré ton secret à d'autres personnes ? questionna Tibère.
- Nul autre que moi ne le connaît ! affirma l'homme, non sans quelque fierté.

Et l'empereur le fit mettre à mort surle-champ.

MUFLERIE.

C'est un souvenir qu'aimait à rappeler la « Môme Moineau », du temps où elle vendait des bouquets de fleurs aux terrasses des cafés des Champs-Elysées.

Elle insistait auprès d'un consommateur solitaire.

 Achetez-moi ces belles violettes, monsieur... Vous les offrirez à la femme que vous aimez.

Et l'autre de répondre, maussade :

- Non merci, petite, je suis marié!

LOUÉES D'ANTAN

En Provence, jadis, le jour de la saint Modeste avaient lieu les louées, évoquées par Mistral, dans « Mireille »

Dans les bourgs, sur les places publiques, les tâcherons saisonniers s'assemblaient pour offrir leurs services...pour se louer.

Chacun arborait le signe distinctif de son métier. Le charroyeur avait un fouet à la main. La servante de ferme avait le corsage orné d'une rose. Le vendangeur et le moissonneur portaient à la boutonnière un brin d'olivier. Le palefrenier tenait sur la main droite un couple de pigeons apprivoisés.

Les accords verbaux entre maîtres et ouvriers se scellaient en se tapant mutuellement dans la main. L'engagé recevait aussitôt des arrhes.

Le soir, tout le monde dansait gaiement, au son des fifres et des tambourins.

Comme il semble loin, ce temps virgilien où tout était simple ! FIN



LES BRUEGEL





Pieter Bruegel, dit l'« Ancien » (1523-1569), était le fondateur de l'illustre famille de peintres et graveurs flamands, qui dura deux siècles.

La plupart des dictionnaires font suivre le nom de Pieter Bruegel du qualificatif de « Vieux ». C'est l'« Ancien » qu'on doit écrire.

D'autre part, le nom du peintre est orthographié de différentes façons. La forme correcte est « Bruegel » qui était le nom de son village natal, en Brabant, ainsi qu'il apparait dans les registres de la Gilde.

Pieter Bruegel l'Ancien avait encore d'autres surnoms.

Il était dit « des paysans », dans ses admirables scènes champêtres (Noces villageoises, Retour des troupeaux, etc.)

Il était dit le « Drôle », dans ses tableaux allégoriques ou religieux, traités de manière burlesque (la Construction de la Tour de Babel, la Bataille des Israélites et des Philistins, le Pays de Cocagne, etc.)

C'est le Kunsthistorisches Muséum de Vienne qui possède le plus grand nombre de ses œuvres : treize toiles. D'autres sont réparties entre les musées de Naples, Madrid, Berlin et Munich, Paris et les collections particulières.

En revanche, ses gravures et ses dessins sont innombrables. Certains dessins sont signés du nom de Jérôme Coecke qui était son beau-père, son maître et son homme d'affaires. Celui-ci y ajoutait sans vergogne, son nom quand l'auteur avait négligé d'y apposer le sien. Il lui arrivait même d'y adjoindre un détail ou un personnage de son cru.

Pieter Bruegel avait eu deux fils qui furent également de grands peintres.

Pieter Bruegel II, dit l'« Enfer », en raison des sujets qu'il aimait à traiter.

Jan Bruegel, dit de « Paradis » et de « Velours », à cause du velouté incomparable de sa touche et de son chef-d'œuvre, (le Paradis terrestre). Détail curieux, en dépit de son talent magistral, Jan ne put jamais parvenir à peindre correctement les figures de ses personnages. Pour pallier à ce défaut, il dut souvent faire appel au pinceau de Rubens, de van Balen et de Rottenhamer.

Il y eut ensuite Pieter III, Jan II, Jan III, tous bons peintres, mais de mérite secondaire.

Quant aux deux autres Bruegel connus, Jean-Baptiste et Abraham, originaires d'Anvers, ils ne faisaient pas partie de la descendance de l'« ANCIEN ».



LES VOITURES CÉLÉBRES

UNE VOITURE A DEUX ROUES

James Scripps Booth était l'un de ces personnages que l'on rencontre peu fréquemment dans l'industrie automobile et un excentrique invétéré. Tout en charmant la clientèle des automobilistes américains grâce à un grand choix de modèles de taille démesurée, dans les années précédant la première guerre mondiale, il produisait aussi de très jolies voitures soigneusement étudiées.

Les véhicules fabriqués en série faisaient leur apparition quand Scripps Booth entra en scène. Comprenant qu'il ne pourrait rivaliser sur le plan économique avec la production bon marché déversée par les chaînes de montage, il ne fit aucune tentative pour entrer dans la lutte. Il s'orienta plutôt vers le royaume de la demifantaisie.

En 1913, il sortit la « Bi-Autogo », une énorme six cylindres qui pesait deux tonnes... et ne possédait que deux roues... En fait, après essais, on la munit de roues supplémentaires qu'il fallait, à la main, soulever du sol après que la Bi-Autogo avait pris de la vitesse.

Théoriquement, elle fonctionnait d'après le principe de la motocyclette, mais en pratique, il n'en fut rien... Son aspect original était encore accentué par d'énormes tuyaux de refroidissement en cuivre qui émergeaient du moteur et étaient fixés sur le capot!

Le projet fut mis au rebut après quelques mois et Scripps Booth travailla à la production d'un engin plus commercial.

Il s'agissait du Roadster qui devait devenir l'une des voitures les plus légères de son époque.

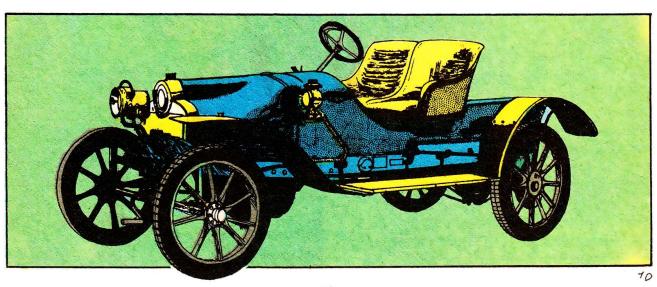
On la produisit jusqu'en 1915. Elle possédait un moteur six cylindres très allongé, dessiné par Booth lui-même et refroidi par une hélice qui dépassait sur le côté du capot.

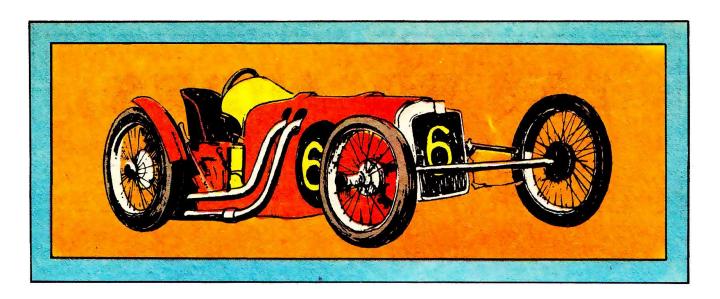
La transmission se faisait par courroie et la suspension à l'avant et à l'arrière était à lames.

Malheureusement, mais inévitablement, le nombre de demandes pour ce véhicule onéreux diminua avec le succès de la production à la chaîne et après la Grande Guerre, plus aucune des voitures de Scripps Booth n'apparut sur le marché pour égayer la journée du vendeur de voitures, par son extravagance.

QUAND ROLLS-ROYCE VA DEVANT LES TRIBUNAUX

« Cela » ressemblait à une Rolls-Royce. Certains disaient même que cela faisait le même





bruit et se conduisait de la même façon. Mais ce n'en était pas une...

Et quand la voiture munie de la calandre célèbre se mit à faire son apparition dans les rues de Londres, Rolls-Royce ne tarda pas à exiger des explications de messieurs Sizaire et Berwick, membres d'une association franco-anglaise qui, au cours de l'été 1913, avait sorti une voiture ressemblant étonnamment à sa propre création.

La marque Sizaire et Naudin existait déjà en France depuis 1905 et avait été l'une des premières à utiliser une suspension avant indépendante.

En 1908, elle excellait dans les moteurs de compétition, puis elle sortit le modèle 1909 à douze chevaux vapeur, trois vitesses, ainsi qu'une carrosserie élaborée et des sièges baquet.

Quatre ans plus tard, en coopération avec les agents d'une firme britannique, la maison produisait un « hybride » franco-anglais, la Sizaire-Berwick, munie d'un moteur à soupapes latérales, d'une suspension dépendante, considérée à cette époque comme coûteuse et non orthodoxe et de la fameuse calandre.

Après une longue querelle, Rolls-Royce porta l'affaire devant les tribunaux. Cela eut le résultat suivant: Sizaire-Berwick modifia la calandre offensante et perdit de ce fait une clientèle considérable parmi les automobilistes qui, s'ils ne pouvaient s'offrir une Rolls, se contentaient d'une voiture que l'on pouvait prendre pour la véritable reine.

Mais l'affaire ne s'arrêta pas là. Plus tard, on découvrit que Rolls-Royce avait produit la fameuse calandre en 1906, sans en avoir jamais déposé le brevet.

Sizaire-Berwick, eux, l'avaient fait et Rolls-Royce dut racheter l'exclusivité des droits pour une somme considérable!

Ce fut la mort de la voiture que l'on avait appelée « la petite Rolls », mais Sizaire-Berwick veilla à ce que cette disparition ne lui fasse pas tout perdre...

LA VOITURE QUI PARRAINA UN CHAMPION

Rares sont ceux qui se rappellent l'Alldays and Onions, modèle construit à Birmingham qui, de 1899 à 1926, produisit des moteurs robustes sinon spectaculaires pour plusieurs générations de voyageurs de commerce.

Leur premier modèle, la « Voyageuse », était muni d'un vaste coffre à échantillons à la place du siège du passager avant.

« Cette voiture n'est pas rapide », écrivait un journaliste spécialisé de l'époque, « mais elle a été construite avec finesse, de façon à frôler la limite autorisée par la loi ».

A cette époque, cette limite s'élevait à 35 kilomètres à l'heure...

Mais c'est en parrainant indirectement l'une des marques de voitures de sport les plus célèbres de tous les temps, l'Aston-Martin, qu'Alldays and Onions gagnèrent vraiment une place dans le livre d'honneur de l'automobile.

En 1914, Alldays and Onions rachetèrent une compagnie qui périclitait, l'Enfield, pour annoncer, quatre ans plus tard, une fusion, avec pour résultat, la Enfield-Alldays Motors Ltd. Une équipe d'excellents dessinateurs se monta, qui comprenait A.-W. Reeves, inventeur de la Crossley tout-terrain, et un jeune ingénieur nommé A.-C. Bertelli.

Les voitures produites par cette équipe étaient rapides et passionnantes, mais onéreuses. En 1922, Bertelli, qui avait quitté la firme, produi-

20

sait un nombre limité de voitures de sport à son propre nom. En octobre 1926, la firme Aston-Martin fut créée et Bertelli était à la tête de l'équipe de projets.

Assez ironiquement, quand ce descendant de Alldays and Onions commença à connaître la gloire, la firme dont il était issu abandonnait la production automobile pour se tourner vers la production industrielle... dans laquelle elle travaille toujours actuellement.

LA VOITURE QUI FRANCHISSAIT LES COLLINES

Toutes les voitures n'ont pas été produites en série. Et c'est souvent la raison pour laquelle ces modèles ont de la valeur.

Ce fut certainement le cas d'un groupe extraordinaire de véhicules qui faisaient les grands titres des journaux spécialisés des années « 30 et 40 » et dont les prédécesseurs fonctionnent encore aujourd'hui.

On les appelait les « Shelsley Specials ». C'étaient des voitures de course très puissantes, hybrides, fabriquées essentiellement pour la célèbre « course de la colline de Shelsley Walsh » non loin de Worcester, où, depuis 1905, des véhicules incroyables et originaux faisaient

l'ascension d'un kilomètre environ de côtes, à des vitesses toujours croissantes.

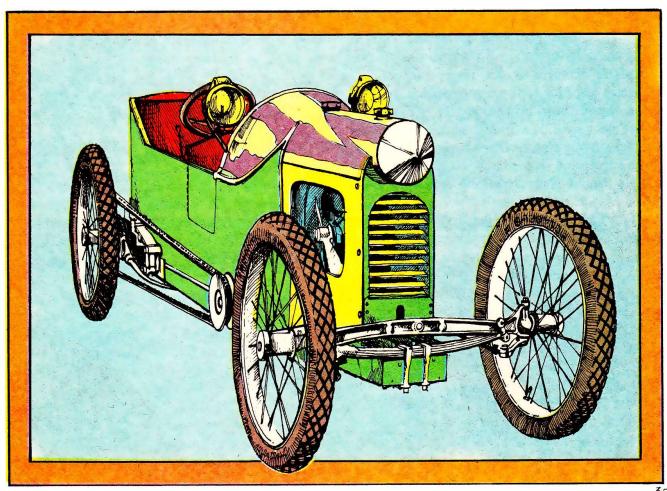
Le plus typique, et peut-être le plus apprécié de ces modèles fut celui qui fit son apparition avant et après la guerre, sous des apparences différentes : le « Bloody Mary » de John Bolster.

Cette voiture, conçue vers la fin des années « 30 », était munie d'un léger châssis de bois, de deux moteurs jumeaux de motocyclettes à deux cylindres et d'une supension G. N. La direction se faisait grâce à une simple chaîne et la voiture était presque aussi large que longue.

Plus tard, les Bolster furent munies de quatre moteurs de motocyclettes et de châssis robustes, débarrassés de tout ce qui n'était pas indispensable.

Comme l'écrivit un spécialiste de l'époque: « le spectacle de l'imperturbable Bolster, presque assis à terre, les mains sur les oreilles de façon à échapper au bruit assourdissant des moteurs et des chaînes, remontant avec peine la côte de Shelsley Walsh, pour battre probablement le record de vitesse de la journée sans super-charge, est quelque chose d'unique ».

Mais toutes les voitures de John Bolster ne furent pas aussi effrayantes. Il possède également une magnifique Rolls-Royce Silver Ghost, modèle 1911, qu'il utilise dans les grandes occasions...







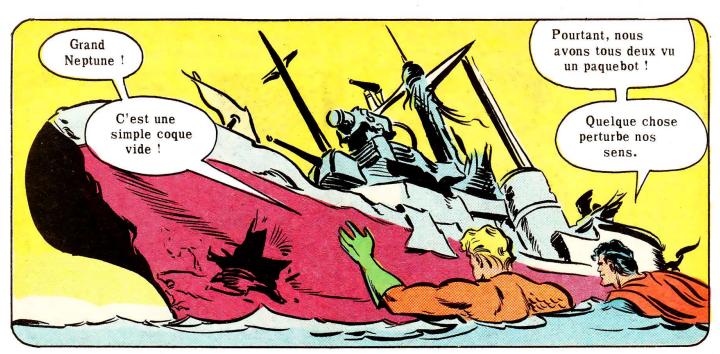














Toute ma vie a été si



bien organisée... Dans ma jeunesse, tout était planifié pour moi. Il n'y avait pas de place pour les retards ou les fantaisies.

Et cela continua à l'école et au cabinet d'avocats de mon père.

Oh, que j'ai détesté la monotonie de ma vie!

J'ai donc étudié le cerveau humain. C'est là que j'ai trouvé la voie de mon avenir... et une façon de mettre fin pour toujours aux ordres établis.

Je n'oublierai jamais la nuit où je testai mon

Le projecteur est camouflé dans ce monocle.

Les rubans sont des fils d'alimentation reliés à ces commandes.

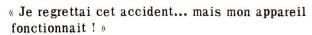
« Avec sa passion pour l'ordre absolu, mon père me parut le sujet idéal pour le test. »



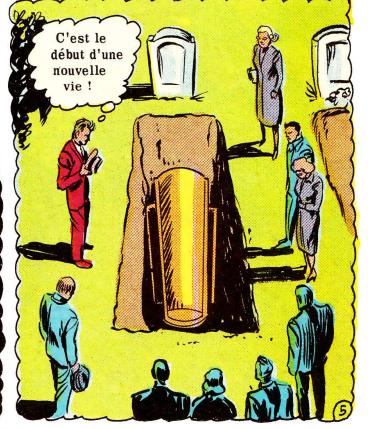
« Les rayons invisibles de mon monocle frappèrent les sièges sensoriels de son cerveau et il vit ce que je voulais lui montrer... une image de ma mère. »



« Je ne savais rien de la faiblesse cardiaque de mon père et... »







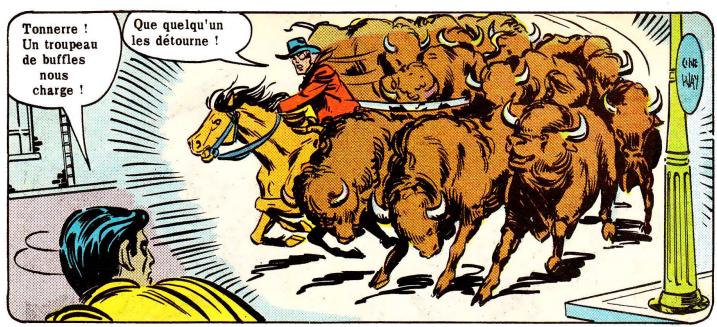


















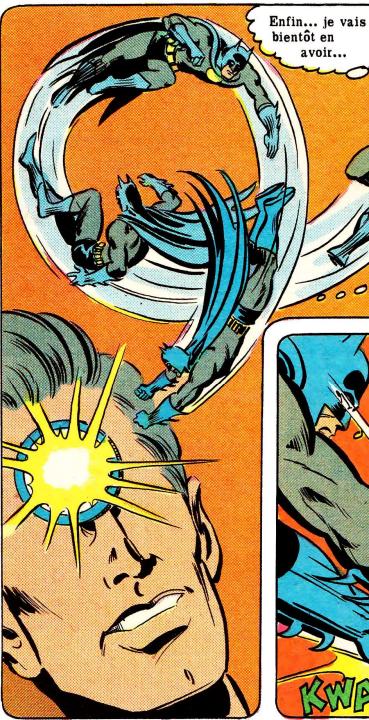






avoir...

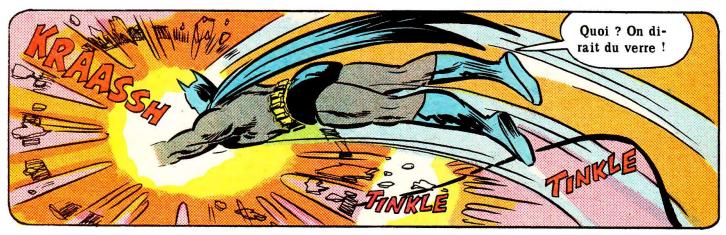


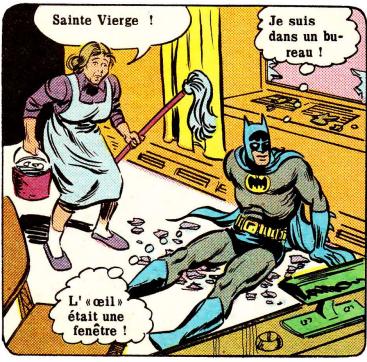


































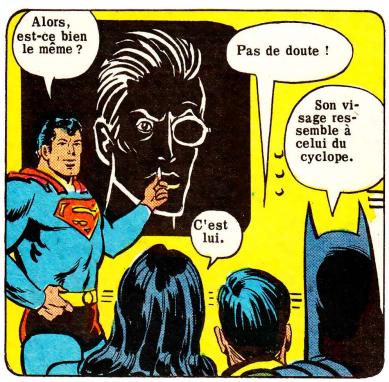






































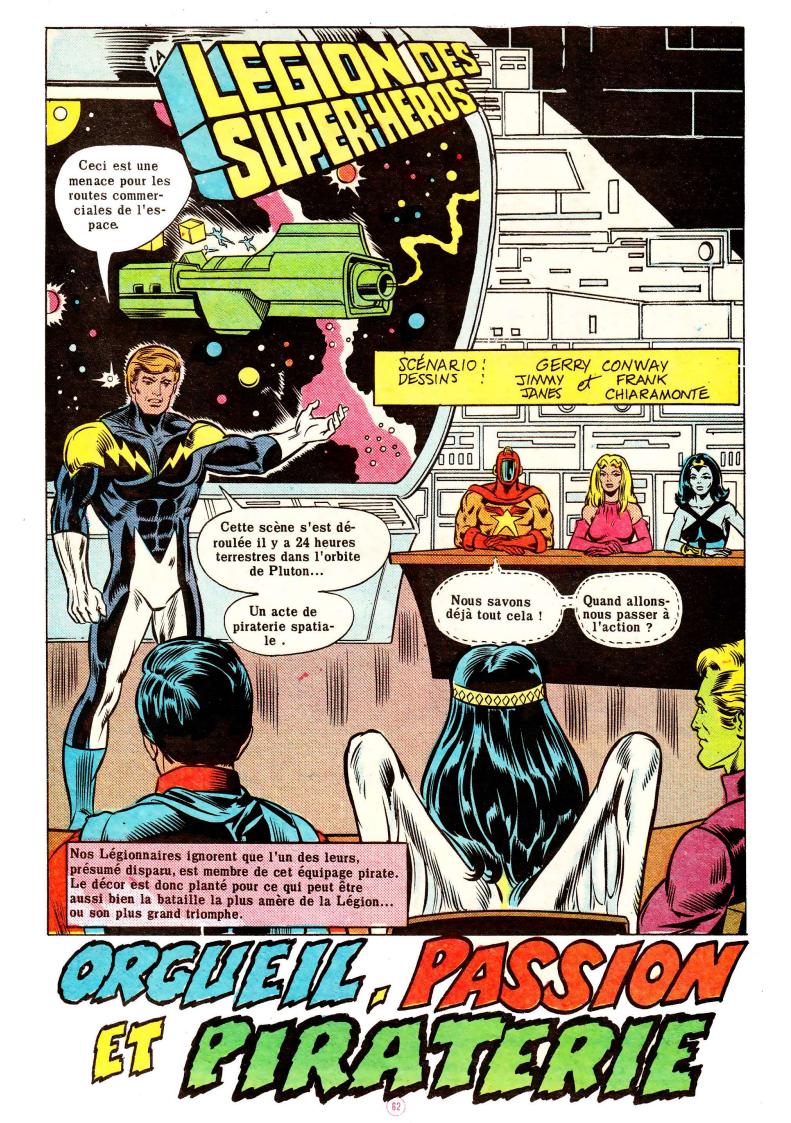




Pour les aventures de WONDER WOMAN qui précèdent ce numéro, reportez-vous à la liste ci-dessous :

SUPER ACTION format 15 x 21

1	les Amazones attaquent Atlantis	4 F	11 Voyage au-delà des ténèbres	8 F
2	Paradis en péril	4 F	12 le Monde à l'envers	8 F
3	Souhait sur une étoile	4 F	13 le Serpent d'Argent	8 F
4	Wonder Woman a des ennuis	5 F	14 Agression mentale	9 F
5	Voleur de temps	5 F	15 Attaque nucléaire	9 F
6	Que la véritable Wonder		format 13,5 x 19	
	Woman soit vaincue	6 F		202
7	le Tournoi	6 F	16 Défi à Wonder Woman	8 F
8	Menace pour Wonder Woman	6 F	HERCULE	× .
9	l'Ennemi aux mille visages	6 F	format 17, 5 x 25	
10	la Menace venue d'ailleurs	7 F	1	10 F
		1	COE fusion de mont 10 E	



























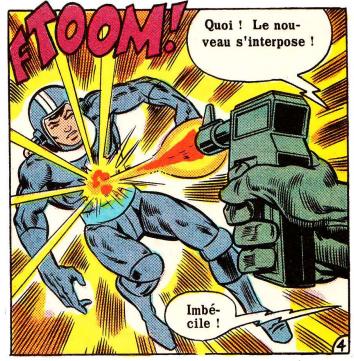










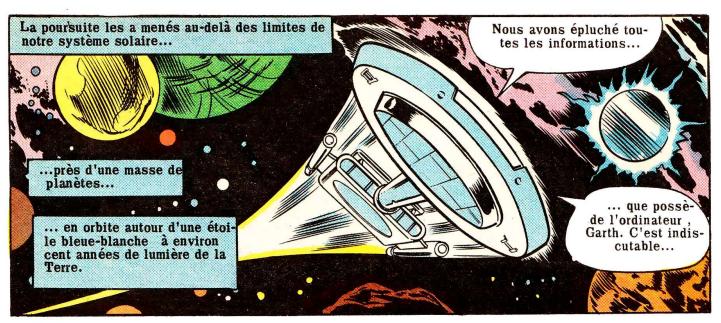
















En bas, les grands moteurs ronronnent, convertissant matière et antimatière en énergie pure afin de pousser le croiseur dans l'espace.



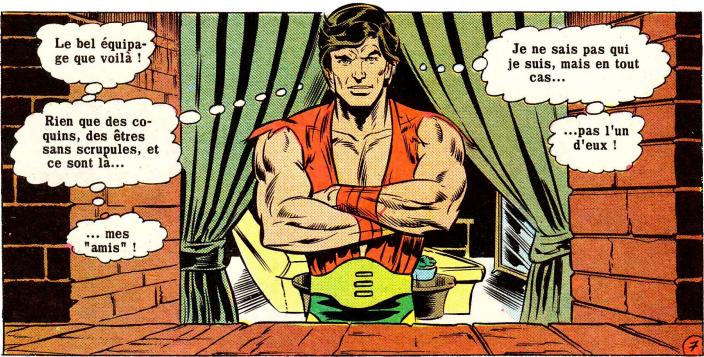












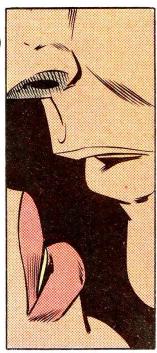


















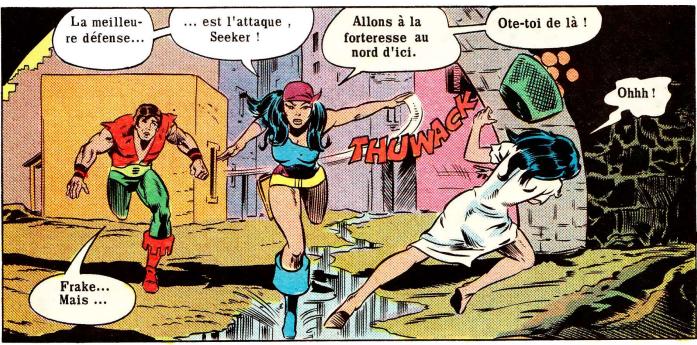




















































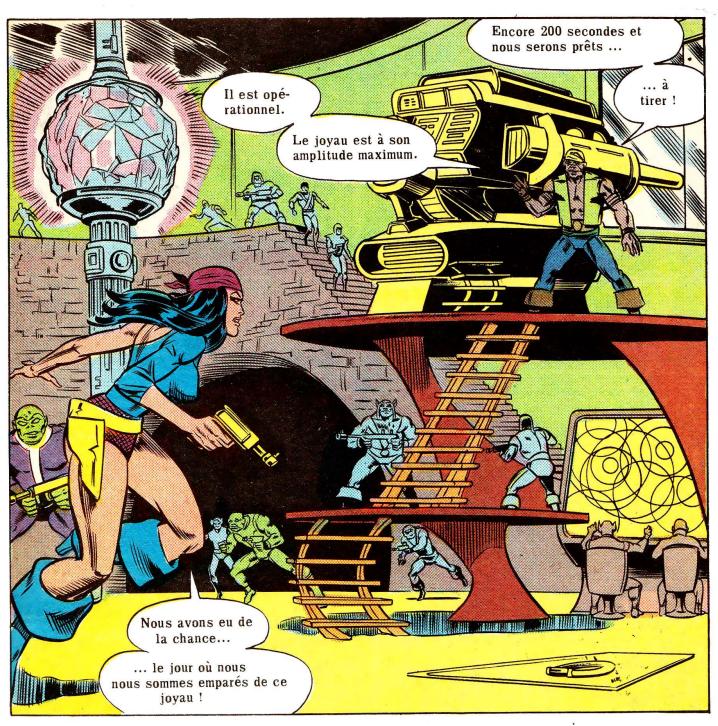




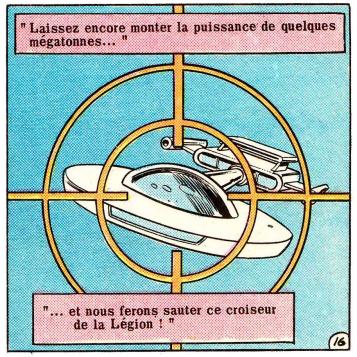






















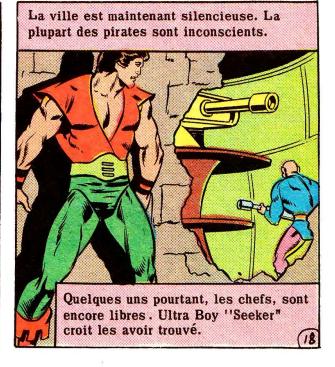






















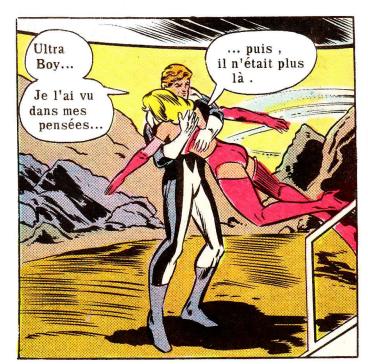


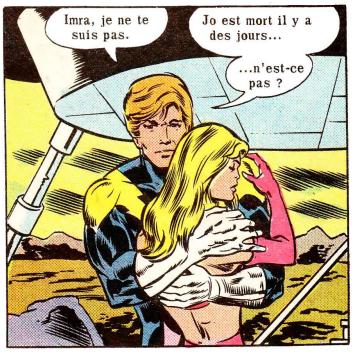






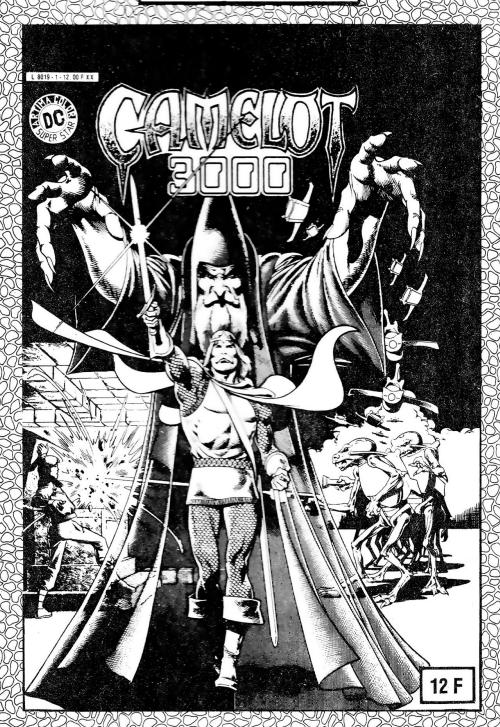








NOUVEAU



Dans la plus pure tradition DES ROMANS DE LA TABLE RONDE, voici. . .

CAMELOT 3000

UNE GRANDE ET FANTASTIQUE FRESQUE haute en couleurs transposant le légendaire roi Arthur et les meilleurs de ses chevaliers DANS UN FUTUR CHAOTIQUE. Un prodigieux album de 64 pages aux dimensions de l'épopée.

